



la Reffec

p. De Sarcnes

THE SLUMS OF THE MIDDLE AGES AS AGENTS URBAN OBSOLESCENCE REGENERATORS

ABSTRACT

The social and political conditions of the 1950s made the new urban plans conducive to a "controlled" urban development that led to the construction of numerous residential neighborhoods. Slums that despite initial expectations ended up being the clear example of poor quality urbanism. Nowadays these spaces have become obsolete urban pieces lacking a minimum of habitability and comfort and, due to their strategic location, attached to the historic center, are emerging as suggestive areas of opportunity to achieve a sustainable development of the city.

The present study analyzes the integration process of the suburbs of the old medieval cities, in the urban fabrics consolidated from the Industrial Revolution, trying to find guidelines that make possible an analogy between this mode of integration and the incorporation of the neighborhoods of the 50 years in the functional structure of the present city. For this purpose, the study of two Spanish cities, Valencia and La Coruña.

The work is built on two fundamental pillars, history and urbanism. From the methodological point of view, the search for pictorial, cartographic and bibliographical sources is joined by the historical sequence that sees the evolution, development and influence in the urban fabric of these elements.

Keywords: Urbanism, history, contemporary city, medieval city, residential neighborhood, suburb, urban uprising.

LOS ARRABALES DEL MEDIEVO COMO AGENTES REGENERADORES DE LA OBSOLENCIA URBANA

RESUMEN

Las condiciones sociales y políticas de los años 50 hicieron que los nuevos planes urbanísticos propiciaran un “controlado” desarrollo urbano que dio lugar a la construcción de numerosas barriadas residenciales. Barriadas que a pesar de las expectativas iniciales terminaron siendo el claro ejemplo de un urbanismo de baja calidad. En la actualidad estos espacios se han convertido en obsoletas piezas urbanas carentes de unos mínimos de habitabilidad y confort y que por su ubicación estratégica, adosadas al centro histórico, se perfilan como sugerentes áreas de oportunidad para conseguir un desarrollo sostenible de la ciudad.

El presente estudio analiza el proceso de integración de los arrabales de las antiguas ciudades medievales, en los tejidos urbanos consolidados a partir de la Revolución Industrial, pretendiendo encontrar directrices que hagan posible una analogía entre este modo de integración y la incorporación de las barriadas de los años 50 en la estructura funcional de la ciudad actual. Para ello recurre al estudio de dos ciudades españolas, Valencia y La Coruña.

El trabajo se construye apoyándose en dos pilares fundamentales, la historia y el urbanismo. Desde el punto de vista metodológico, a la búsqueda de fuentes pictóricas, cartográficas y bibliográficas se les une el levantamiento de la secuencia histórica que vislumbra la evolución, el desarrollo y la influencia en el tejido urbano de esos elementos.

Palabras clave: urbanismo, historia, ciudad contemporánea, ciudad medieval, barriada residencial, arrabal, levantamiento urbano.

De Tomás Medina, Carmen

Doctora en Arquitectura por la Universidad de Sevilla, 2015. Profesora Asociada del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSA de la Universidad de Sevilla. Centra su línea de investigación en la intrínseca relación existente entre la historia y el urbanismo, entendiéndolos como pilares fundamentales que deben sustentar cualquier intervención en la ciudad. Ha ejercido como Arquitecta Municipal del Ayuntamiento de Valencina de la Concepción (Sevilla), como arquitecta de la Empresa Pública Suelo de Andalucía y arquitecta del Servicio de Planeamiento de la DGU de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía.

1. EL NACIMIENTO DE LOS ARRABALES

Los cimientos urbanos de la mayor parte de nuestras ciudades se fraguaron durante el Medievo, etapa en la que las diferencias sociales, culturales y religiosas entre las dos civilizaciones que luchaban por dominar la Península Ibérica, la islámica y la cristiana, provocaron la gran variedad y riqueza morfológica de los levantamientos urbanos acaecidos (De Tomás, 2017: 150).

La ciudad medieval cristiana era morfológicamente opuesta a la islámica. En la cristiana se reconocían las características propias de las ciudades clásicas, como la estructuración totalizadora del espacio mediante la recuperación del espacio público (Betrán, 1992) y la significación de los componentes urbanos. En la islámica, en cambio, el espacio público había perdido su valor (Chueca, 2011). En ellas desapareció el carácter estructurador y vertebrador de la calle y la vivienda pasó a convertirse en la célula principal de la trama urbana. Sin embargo, ambas contaban con tejidos urbanos nacidos extramuros y como consecuencia de una determinada actividad: los arrabales.

Se denominó arrabales a los crecimientos urbanos que se desarrollaron fuera del recinto amurallado, en sus puertas, y en torno a los caminos de acceso a la ciudad (figura 1). Se les suele asociar con una cierta marginalidad, e incluso fueron considerados por algunos autores como “suburbios” que albergaban la población que no cabía dentro de la villa (Morris, 2007:164). Pero lo cierto es que en las ciudades islámicas aparecieron por la inminente actividad comercial de los mercados celebrados semanalmente en sus puertas, y en las cristianas, surgieron a raíz de la implantación de conventos y monasterios fuera del recinto urbano. En ambos casos terminaron siendo importantes piezas urbanas que funcionaban con una cierta autonomía respecto de la ciudad principal.



Figura 1. Vista de la ciudad medieval cristiana de Valencia desde el arrabal Serrano. Anton Van der Wyngaerde, 1563.

Piezas que conservaron sus características durante el Renacimiento y el Barroco porque durante esta época el gran esplendor vivido en la arquitectura resulta insignificante si se compara con lo acaecido en lo urbano (Stewart, 1952:100). Se teorizó mucho sobre la morfología y los componentes urbanos que debían de tener las ciudades pero no se construyó casi ninguna. La ciudad del Renacimiento y el Barroco continuó siendo, con pequeñas mejoras que pretendían potenciar la

linealidad, y la focalidad de determinados puntos llegando incluso a conseguir una cierta escenografía en la trama (Chueca, 2011:169), la antigua ciudad medieval.

Y por este motivo existieron los arrabales del Medievo hasta la época de la Revolución industrial, a raíz de la cual, fueron regenerados e integrados en el tejido urbano como parte de las nuevas áreas de desarrollo contenedoras de los servicios urbanos necesarios que la población empezaba a demandar en la ciudad (Fernández & Quirós, 2010:15).

Y en este punto arranca el propósito de la investigación pues se centra en estudiar el proceso de integración de los antiguos arrabales históricos como nuevas piezas urbanas de la ciudad, con el objeto de encontrar nuevas directrices que sean extrapolables al proceso de regeneración que se precisa en las barriadas de los años 50, convertidas en áreas obsoletas de la ciudad actual. Así, tomando como ejemplo lo sucedido en las ciudades de Valencia y La Coruña se pone de manifiesto que la regeneración no se debe centrar en encontrar soluciones para casos aislados sino en buscar que tratados dentro del área homogénea a la que pertenecen consigan verdaderamente integrarlos en la ciudad.

2. METODOLOGÍA

La investigación se desarrolla desde un punto de vista urbanístico, resaltado la importancia del método histórico como fundamental para el conocimiento y la intervención en la ciudad, y señalando la influencia que las distintas etapas de la morfogénesis urbana pueden tener en la intervención y regeneración de la ciudad actual.

En este sentido resulta fundamental la consulta de fuentes historiográficas y cartográficas que sirven de base para el desarrollo del trabajo. Y como tal merecen especial mención las reflexiones de Chueca Goitia, Morris, y Terán para la formación histórica, así como los estudios de Capel, Betrán Abadía y Fernández, Fernández y Quirós para el entendimiento de la morfogénesis urbana. Además de las valiosas fuentes cartográficas aportadas por estos últimos en su Atlas de España.

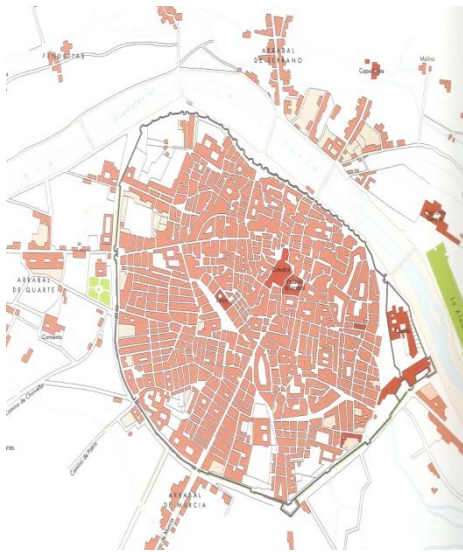


Figura 2. Valencia en 1853. Fuente: Fernández et al. 2020: 114.



Figura 3. Valencia en 1869. Fuente: Fernández et al. 2020: 115.

3. EL ORIGEN DE LA INTEGRACIÓN

La revolución industrial trajo consigo extraordinarias consecuencias en lo urbano-territorial. La ciudad comenzó a subordinarse a las exigencias y efectos secundarios de la industria, el ferrocarril llegó a su tejido urbano, la industria pasó a localizarse en el mismo, aumentó la población urbana exponencialmente, y surgió el hacinamiento y la polución, las condiciones de vida se hicieron insoportables. Entró en crisis la ciudad tradicional, la heredada directamente del Medievo, porque no fue capaz de satisfacer las nuevas necesidades demandadas por la población (Chueca, 2011:198). La ciudad se disfuncionalizó y “explotó”. Las viejas estructuras urbanas fueron insuficientes para albergar los crecimientos poblacionales. La falta de espacios, la carencia de servicios y equipamientos, las pésimas condiciones higiénicas, la escasez de viviendas y el encorsetamiento del recinto amurallado impedían la expansión y el desarrollo de la ciudad.

La inminente ciudad industrial necesitaba de urgentes reformas en las que se incluyeran las dotaciones y los equipamientos urbanos demandados por la población y en las que se regenerase el tejido urbano de acuerdo con las nuevas necesidades de viviendas. Surgió la ciudad burguesa cuya nueva realidad económica y social estuvo dirigida por la burguesía y quien tomó las riendas de las operaciones de reforma que se desarrollaron en los tejidos urbanos. En España este fenómeno se desarrolló desde el 1860 hasta el 1956, coincidiendo con la aprobación de la primera ley del suelo, y se llevó a cabo mediante tres procedimientos: operaciones de reforma interior, que pretendían transformar la trama urbana principalmente; los ensanches, y la formación de barrios periféricos para las clases más humildes (Fernández & Quirós, 2010:14).

La reforma interior pretendía descongestionar los cascos antiguos, producir viviendas dignas para la burguesía y el proletariado, resolver el problema de las comunicaciones interiores y dotar a la ciudad de nuevos locales para el comercio (Capel, 1975: 20). El derribo de las murallas, la búsqueda del ferrocarril, la edificación de plazas nuevas, los planes de rectificación de alineaciones y de apertura de calles, o la construcción de cementerios, parques y alamedas fueron algunas de las operaciones que, con este propósito, se llevaron a cabo y que

dejaron una huella trascendental en la estructura morfológica de la ciudad (Fernández & Quirós, 2010:14).

La muralla era el elemento morfológico más representativo de la ciudad antigua. No sólo por su sentido defensivo, sino como límite físico del crecimiento urbano (Betrán, 1992:59). El derribo de las murallas supuso un momento sin precedentes en la historia del urbanismo, pues además de eliminarse la barrera que impedía el desarrollo urbano, se liberó gran cantidad de suelo y se incorporaron al núcleo principal tejidos que por su situación extramuros en muchas ocasiones habían crecido de forma marginal, los antiguos arrabales del Medievo.

El trazado del ferrocarril también impulsó la urbanización de los terrenos colindantes al núcleo urbano ayudando a la superación del límite tan marcado que existía entre el cabo y la ciudad y potenciando la creación de nuevos tejidos urbanos, aunque en ocasiones su trazado se materializó como una imponente barrera al desarrollo que propició la aparición de ocupaciones marginales en la periferia.

Las plazas fueron el mejor exponente de la reforma interior llevada a cabo en los tejidos urbanos. Propiciaron el embellecimiento de la ciudad (Terán, 1999:55) y la dotaron de nuevos espacios que hicieron las veces de locales comerciales. Se convirtieron en los centros neurálgicos de la ciudad, albergando los edificios públicos representativos del poder político y social.

El trazado de las alineaciones se hizo conforme a normas de policía urbana, en las que se procuraba la clara separación entre el espacio público y privado de la ciudad, de tal forma que la movilidad y la accesibilidad quedaba asegurada (Terán, 1999: 52). Tanta repercusión tuvo el hecho, que en el 1846 se promulgó una real orden para ordenar el desarrollo de las alineaciones de las principales ciudades y se estableció la conveniencia de que los ayuntamientos levantaran planos geométricos de sus cascos urbanos. La reorganización de las alineaciones y las nuevas aperturas viarias fueron elementos trascendentales en la integración de los antiguos arrabales en los nuevos desarrollos urbanos.



Figura 4. Proyecto de ensanche aprobado en 1887. Fuente: Fernández et al. 2020: 118.



Figura 5. Proyecto de ensanche aprobado en 1912. Fuente: Fernández et al. 2020: 120.

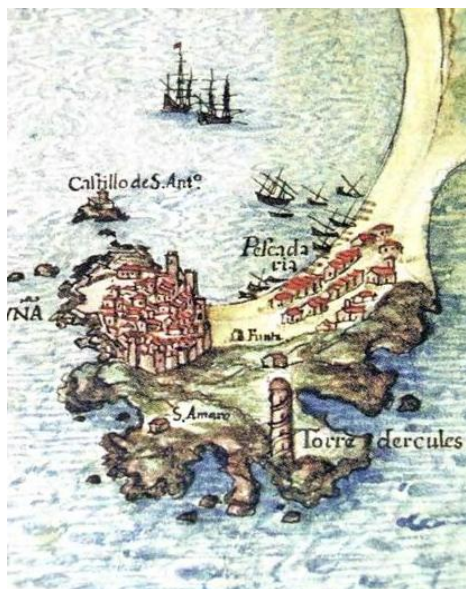


Figura 6. Vista de la ciudad de La Coruña en el 1634. "Atlas del rey planeta: la descripción de España y de sus costas y puertos de sus reinos". Pedro Texeira

El último de los acontecimientos que tuvo una gran significación en el proceso descrito fue la construcción de grandes parques y alamedas que sirvieron para mejorar las condiciones higiénicas y de salubridad en las ciudades, a la vez que para dotarlas de elementos que colmasen las nuevas necesidades de ocio. Así se construyeron espacios ajardinados al estilo francés dotados de maravillosos quioscos de música y teatros.

Pero la inclusión definitiva de los antiguos arrabales históricos en la nueva trama urbana de la ciudad se hizo gracias a los proyectos de ensanche. Se necesitaban grandes desarrollos urbanos para acoger el flujo de inmigrantes que venían desde el campo a la ciudad desatado por el estallido de la Revolución industrial. Se crearon nuevos barrios residenciales con los equipamientos necesarios para satisfacer las demandas de la población. Expansión urbana que fue facilitada al convertirse en una vía de obtención de beneficios y de acumulación de capital por parte de los propietarios del suelo (Capel, 1975: 16). La primera ley del ensanche data del 1864, y en ella se especificaban algunas de las ideas fundamentales de Cerdá respecto de la gestión.

Los ensanches se caracterizaron sobre todo por la geometría de su traza, una retícula ortogonal desarrollada a base de calles paralelas y perpendiculares, que recordaba al perfecto trazado de las ciudades clásicas y en la que se recuperaba la ciudad defendida por Aristóteles[1], aquella que con su trazado garantizaba la igualdad entre todos sus habitantes (Betrán, 1992: 194). La retícula se extendía por el territorio absorbiendo las tramas urbanas existentes e integrándolas en la propia geometría de su trazado, que no quedaba quebrantado por ningún elemento. Los casos de Valencia y la Coruña

3.1 Los casos de Valencia y la Coruña

En Valencia hubo varias propuestas de Ensanche. El primero propuesto 1857 [2], preveía la reforma del área intramuros al borde del Turia y el desarrollo espacial por el sur, mediante un ensanche que integraba los antiguos arrabales conservando como ejes los antiguos caminos medievales (figura 2 y 3). Aunque nunca llegó a ejecutarse sirvió de base para la realización del segundo ensanche aprobado el 1887 [3] (figura 4). El tercer plan de ensanche [4] fue aprobado en 1912 (figura 5) y previó un crecimiento mucho mayor.

[1] En su obra la República dijo textualmente: "porque la ley no es otra cosa sino cierto orden, y el estar una República bien regida por leyes no es otra cosa que estar bien ordenada"

[2] Diseñado por Antonio Sancho.

[3] Firmado por José Calvo, Luis Ferreres y Joaquín María Arnau.

[4] Los autores fueron Vicente Pichó y Pla de Francisco Mora.

Diseñó una corona circular alrededor de todo el espacio edificado, contemplando el crecimiento también al otro lado del río (Fernández & Quirós, 2010:114).

Los tres planes citados ponen de manifiesto que la rotundidad geométrica de la cuadrícula ortogonal arrasó con los asentamientos extramuros dejándolos incrustados en la nueva trama urbana. No obstante es importante destacar que se conservaron como ejes de trazado los antiguos caminos medievales de Chirivella, Patrix, Requena y Murcia, los dos últimos responsables de la formación de los arrabales de Quarte y de Murcia que quedaron integrados en la trama urbana junto con el arrabal de Serrano, al otro lado del Turia, y los conventos del camino de Aldaya y de los capuchinos. La rectificación de alineaciones y la apertura de grandes boulevares, fueron algunas de las operaciones que más influyeron en la reorganización de la trama urbana.

Pero si hay un magnífico ejemplo donde se pone de manifiesto todo lo especificado es en La Coruña, que fue un reconocido puerto atlántico caracterizado por su doble cinturón amurallado. El primero deslindaba la ciudad vieja fundada por Alfonso IX en el 1208 sobre un asentamiento inicial y fue reforzado por última vez el 1776 por Antonio López Sopena, y el segundo construido a partir del 1736 por Juan Ferriere, contenía el antiguo arrabal medieval de la pescadería, nacido a raíz del levantamiento de la ciudad y extendido por el istmo (figura 6 y 7).

En la transformación morfológica del arrabal se hace evidente el buen hacer del ensanche en la regeneración y desarrollo de la ciudad. Su traza regular y casi ortogonal, es el resultado de un primer proyecto de ensanche presentado en 1736 [5] (figura 8), aunque alcanzó su más importante significación como pieza urbana tras el derribo de las murallas en el 1860 (figura 9), momento en el que se convirtió en el nuevo centro burgués.



Figura 7. Vista de La Coruña en 1639. Detalle Juan Salinas y Tapia. Fuente: Archivo general Simancas. MPD,11,088



Figura 8. La Coruña en 1837. Fuente: Fernández et al. 2020: 154.

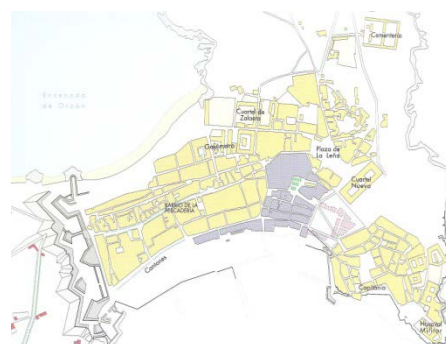


Figura 9. La Coruña en 1860. Fuente: Fernández et al. 2020: 155.



Figura 10. Ensanche 1885. Fuente: Fernández et al. 2020: 157.



Figura 11. La Coruña en 1912. Fuente: Fernández et al. 2020: 159.

[5] De Juan Ferriere.

[6] Firmado por Juan Ciórraga.

[7] Los autores fueron de Emilio Pan de Soraluze y Pedro Mariño.

En el espacio liberado entre la ciudad vieja y el barrio de la pescadería se levantó el nuevo centro neurálgico de la ciudad; la plaza de María Pita, donde se ubicaron los centros más representativos del poder político. La apertura de la plaza generó un nuevo ensanche, una renovación del frente marítimo ganando terrenos al mar y una rectificación de las alineaciones. Los terrenos ganados al mar fueron utilizados para mejorar la salubridad y satisfacer las necesidades de la población, introduciendo grandes áreas verdes dotadas de equipamientos. Y con la rectificación de las alineaciones se perfilaron las generatrices de dos nuevos ensanches aprobados para la expansión occidental de la ciudad.

El de 1885 (figura 10) [6] ordenó el espacio libre dejado por la muralla, y el de 1910 (figura 11) [7] diseñó el desarrollo de la ciudad en los terrenos que la distaban del ferrocarril (Fernández & Quirós, 2010:154).

Ambos proyectos conservaron como ejes de la nueva trama urbana, al igual que sucedía en Valencia, los antiguos caminos medievales, e integraron en el trazado los dispersos asentamientos que se habían levantado en el territorio. De nuevo se sirvieron de una plaza, la de Galicia, para reorganizar el conjunto urbano.

4. DISCUSIÓN

Recurriendo a la historia como referente para la regeneración de las barriadas, resulta bastante significativa la comparación entre el proceso de integración de los antiguos arrabales históricos en las nuevas tramas urbanas del ensanche y el proceso de regeneración e integración de las barriadas obsoletas de los años 50 en la ciudad actual. Y tras esta comparación se subraya la solución que propone apoyarse en las experiencias históricas para abordar el problema.

Los ensanches consiguieron la regeneración de los arrabales y la integración total en la ciudad, de una manera completa y satisfactoria, llegando incluso a desdibujarse su huella urbana que fue completamente absorbida por la nueva trama. La potenciación de los antiguos caminos medievales como elementos de transición entre el viejo y la nuevo tejido urbano y como nuevas generatrices de su desarrollo, la integración de los conventos ó monasterios propiciadores del nacimiento de los arrabales en la nueva trama

urbana, y la reestructuración de las alineaciones de acuerdo con la geometría de la nueva traza fueron algunos de los métodos que indudablemente hicieron posible la regeneración e incorporación de esos espacios casi marginales al nuevo tejido urbano.

Sin embargo el éxito del proceso no reside únicamente en lo descrito. Los arrabales históricos quedaron perfectamente integrados en la trama urbana porque nunca fueron tratados como áreas obsoletas independientes que necesitaban mejorar, nunca se consideraron guetos urbanos que precisaran de operaciones de reforma aislada, desde el principio fueron tenidos en cuenta como asentamientos que debían de integrarse en la ciudad, como parte de la totalidad de la misma y no como una pieza independiente del tejido. Nunca se buscó una regeneración interna de las mismas, se optó por la integración de ellas en la regeneración externa de la ciudad.

En cambio, si analizamos el propósito de regeneración e integración que se pretende para las barriadas de los años 50 descubrimos que es justamente el contrario. Se busca una regeneración “a medida” para cada una de las piezas que han quedado obsoletas y aisladas, por carecer de los servicios necesarios para la habitabilidad, dentro de la trama urbana. En este sentido existen multitud de propuestas que se basan en la búsqueda de distintos tipos de indicadores, arquitectónicos, constructivos, sociales, educacionales, etc, que lleven al encuentro del método de regeneración necesario para conseguir la habitabilidad de las zonas de estudio. Se basan en un estudio desde el interior, que pretende solucionar el problema local y que no se plantea abordarlo en un contexto urbano más amplio, ni utilizar herramientas de carácter general.

5. CONCLUSIONES

La significación de los resultados obtenidos en el estudio realizado hace que se plantee extrapolar el método de integración de los antiguos arrabales históricos para la regeneración de las barriadas de los años 50 que han quedado obsoletas en la ciudad actual. De tal forma que se consideren como áreas de intervención, no sólo los recintos de las barriadas, sino la totalidad de la zona homogénea a la que pertenecen, con la intención de estudiar y solucionar el problema desde lo general a lo particular.

Así se garantizará, entre otras cosas, que los nuevos viarios propuestos entronquen con la estructura general de la trama urbana, que los nuevos espacios públicos formen parte de los concebidos en la red de sistemas de espacios públicos y que se recuperen las líneas de fechoría que tan armoniosamente marcaba la antigua calle corredor del ensanche. De tal forma que la regeneración urbana no consista únicamente en curar la herida que sangra sino en realizar una cirugía urbana que fuese capaz de extirpar aquello que la hace sangrar.

6. REFERENCIAS

BETRÁN ABADÍA, R. 1992: La forma de la ciudad. Las ciudades de Aragón en la Edad Media. Zaragoza: Colegio oficial de arquitectos de Zaragoza.

CAPEL, H. 1975: Capitalismo y morfología urbana en España. Barcelona. Los libros de la frontera.

CHUECA GOITIA, F. 2011: Breve historia del Urbanismo. Madrid. Alianza Editorial, S.A.

FERNÁNDEZ, G & QUIRÓS. F. 2010: Atlas temático de España. Oviedo. Ediciones Nobel.

MORRIS, A. E. J. 1984: Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial. Barcelona: Gustavo Gili.

STEWART, C. 1952: A prospect of Cities, Londres.

TERAN, F. 1999: Historia del urbanismo en España, siglos XIX y XX. Madrid.

VIGO TRASANCOS, A. 2014. A Coruña. Patrimonio cultural vinculado con el agua: Historia e imagen de un puerto atlántico (s I-1936). pp 381-394.